

Programmbereich Kultur / Kunst und Kulturjournalismus
Redaktion: Ulrich Kühn

Sendung am: 11.06.2022
13.05 – 13.15 Uhr

GEDANKEN ZUR ZEIT

Auf eigenen Füßen lässig voran
Kleiner Kontrapunkt zu den aktuellen Verkehrsdebatten
Von Beatrix Novy

(Eine Wiederholung der Sendung vom 08.04.2018)

Spr.: An- und Abmoderation: Ulrich Kühn
Manuskript und Sprechen: Beatrix Novy

Zur Verfügung gestellt vom NDR

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf nur für private Zwecke des Empfängers benutzt werden. Jede andere Verwendung (z. B. Mitteilung, Vortrag oder Aufführung in der Öffentlichkeit, Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung) ist nur mit Zustimmung des Autors zulässig. Die Verwendung für Rundfunkzwecke bedarf der Genehmigung des NDR.

NDRkultur

**GEDANKEN
ZUR ZEIT**

sonnabends
13.05 – 13.15 Uhr

Telefon:
0511 / 988-2321

Anmoderation:

Wenn es nach dem EU-Parlament geht, soll der Verkauf von neuen Autos und Transportern mit Verbrennungsmotor ab 2035 verboten sein. Damit dieser Mehrheitsbeschluss Realität wird, müssen allerdings noch die Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten zustimmen. Für weitere Diskussionen in Sachen Straßenverkehr ist also gesorgt. Daran sind wir nicht erst seit dem Dieselskandal gewöhnt: Es geht um den Individualverkehr, es geht gerade mit neuem Eifer um den öffentlichen Personennahverkehr, Stichwort Neun-Euro-Ticket, es geht um die fahrradgerechte Stadt oder auch um die Ökobilanz von E-Scootern. Dabei gibt es eine lässige und umweltverträgliche Methode, interessant und entspannt voranzukommen, während nebenan die Autos im Stau stehen: per pedes, zu Fuß. Darüber hat sich an dieser Stelle bereits vor vier Jahren Beatrix Novy „Gedanken zur Zeit“ gemacht – die nach wie vor erstaunlich aktuell sind:

Beitrag:

Es gibt moderne Weisheiten, denen alle herzlich gern zustimmen. Rituelle Beschwörungssprüche wie diese: Natürlich sollte man weniger Fleisch essen. Oder: Diese SUVs! Eine Plage. Oder: Dieses dauernde Ins-Handy-Starren ist doch irgendwie krank. Oder: Man sollte viel mehr zu Fuß gehen.

Die Wirklichkeit hinter diesen Sprüchen sind expandierende Burgerläden und Rindfleischboutiquen, Lieferwagen-Kolonnen, einheitlich auf's Display gesenkte Köpfe im Straßenbild und eine lebendige SUV-Kultur. Und doch entwickelt sich immer auch aus allfälliger Meinung gelebte Realität. So hat die kommerziell blühende vegane Szene im Kampf gegen übermäßigen Fleischkonsum an öffentlicher Aufmerksamkeit sehr gewonnen; und immerhin steigt die Zahl der Leute, die andere Formen der Mobilität nutzen als den privaten PKW: Fahrrad, Straßenbahn, Bus, Car Sharing, Roller oder einen Mix aus allem, einschließlich Flugzeug. Allerdings, das Gehen auf zwei Beinen gehörte zur Fülle der Alternativen lange nicht dazu. Die über Jahrtausende normalste und üblichste aller Fortbewegungsarten wurde im Lauf des 20. Jahrhunderts tatkräftig marginalisiert: Weltweit regiert in den Städten - und in den Industrieländern auch auf dem platten Land - das Auto. Sein Grundrauschen und seine ständige Anwesenheit als ruhender Verkehr sind der Hintergrund noch für den schönsten Osterspaziergang.

Warum also übers Zu-Fuß-Gehen nachdenken? Weil es doch so etwas wie einen Trend gibt. Weil immer mehr Menschen dieser exotischen Fortbewegungsart auch im Alltag etwas abgewinnen können. Um diese mentale Umkehr hat sich die Weltgesundheitsorganisation WHO mit der Doktrin der 10000 Schritte verdient gemacht. Raffiniert verknüpft sie den Appell an das Rekordsüchtige in uns mit verführerischen Texten, etwa auf Schildern an Wanderwegen, die über den interessanten Zusammenhang zwischen Lebenserwartung und Schrittzahl informieren. Die in den Anfängen übrigens noch mit erträglichen 6000

angegeben, irgendwann aber auf die magischeren 10000 angehoben wurde. Das macht den Blick auf die Schrittzähler-App noch aufregender - wo es ein definiertes Ziel gibt, macht sogar ordinäres Gehen einen Sinn. Und die Beschäftigung mit der natürlichsten Fortbewegungsart läuft auf Hochtouren: Aus literarischer, sozialgeschichtlicher, urbanistischer, medizinischer und gesundheitspolitischer Sicht. Man kann es nicht oft genug hören, also hört und liest man ständig: Eine Stunde forsches Gehen pro Tag genügt, um das Herzinfarkttrisiko zu mindern und vor Krebs zu schützen. Gehen ist für die Gelenke gesünder als Joggen. Gehen schärft das Auge und weitert das Herz. Gehen erweitert die in der Dauer-Beschleunigung dieser Zivilisation verengte, zusammengeknüllte Wahrnehmung. Man vergleiche eine Landschaft, gesehen aus einem ICE mit 240 km/h, und beim gemächlichen Vorbeiwandern. Es müssen auch gar nicht die 1000 km nach Santiago de Compostela sein, ein bisschen Mikrotourismus im Stadtviertel ist auch sehr befriedigend.

Die Hirnforschung kann Zusammenhänge zwischen Bewegung und Hirntätigkeit begründen, aber sie musste sie nicht entdecken. Für die geistigen und emotionalen Vorteile des Gehens bürgen die großen Fußgänger-Vorbilder der Literatur, von der Antike mit ihren wandelnden Philosophen über die frühe Neuzeit zu Jean-Jacques Rousseau, der einer bereits rollenden Zivilisation den bewussten Gang in die unverdorrene Natur entgegensetzte. Nach ihm kamen andere, vor allem, in den robusten Stiefeln eines ausgezeichneten Schuhmachers, der Kronzeuge deutscher Wanderlust, Johann Gottfried Seume, der ein Buch aus seinem Marsch von Leipzig nach Sizilien machte und es in milder Untertreibung "Spaziergang nach Syrakus im Jahre 1802" nannte. Auch ohne Ratschläge einer WHO oder Krankenkasse und überhaupt seiner Zeit voraus war Seume sicher, dass, "wer in neun Monaten meistens zu Fuße eine solche Wanderung macht", sich "noch einige Jahre vor dem Podagra" schützt. Seumes allgemeine Annahme, "Wo alles zu viel fährt, geht alles sehr schlecht" machte als Bonmot Karriere, im späten 20. Jahrhundert, als das Gehen so exotisch geworden war.

Anders als das Wandern: Der Wandertrieb hielt an, der schon Hölderlin, Büchner oder Thoreau über Land getrieben hatte und im 19. Jahrhundert über die Ideale romantischer Waldeinsamkeit hinweg zur bürgerlichen Bewegung anwuchs. Auch die war, von den Pionieren des Schwarzwaldvereins bis zum Wandervogel, vom Eskapismus geleitet: Aus grauer Städte Mauern ziehn wir durch Wald und Feld. Substantiell hat sich daran nicht viel geändert. Heute freut sich die Tourismusindustrie über die "beliebteste Outdooraktivität der Deutschen": das Wandern hat sich optimal einbetten lassen in die modernen Konzepte von Öko- und Wellnesstourismus. Mit Manuel Andrack und Hape Kerkeling kehren moderne Wanderer Hast, Lärm und Feinstaub den Rücken. Keineswegs eine Gegenbewegung zum Beschleunigungsdiktat, sondern ein Ausgleich, zu dem einen allerdings auch erst ein modernes Verkehrsmittel bringen muss.

Aber es gibt eine andere Kunst des Gehens, die sich nicht mehr abwendet von der verstädterten Zivilisation. Sie bezieht sich ganz gern auf den Typ des urbanen Flaneurs, auf Charles Baudelaires Pariser

Streifzüge und Walter Benjamins Analysen dazu; doch das absichtslose Driften und Beobachten ist nur ein Teil dessen, was heute zum Beispiel, nicht ganz so hübsch, "Fußverkehrsstrategien" heißt. Weitgehend unbemerkt von der breiteren Öffentlichkeit arbeiten am Thema weltweit Stadtplaner, Verkehrsforscher, Ämter, Lobby-Organisationen und Freiraumaktivisten, zu denen man auch die Vertreter der Promenadologie, der Spaziergangswissenschaft zählen kann, einer Gründung des legendären Lucius Burkhardt. Hier wird nicht aus der Stadt geflüchtet, hier soll sie zurückerobert werden.

Urbanität ohne Fußgänger gibt es nicht. Eine Binsenweisheit, gegen die eine jahrzehntelange Politik der sogenannten verkehrsgerechten Stadt erfolgreich den "Fußverkehr" an den schmalen Rand gedrängt hat. Die Schraube zurück zu drehen, erwies sich schon rein verkehrstechnisch als ein hartes Schwert. Das dauerhaftere Problem ist die Motorisierung in den Köpfen: Sie hat die Vorstellung, Strecken von A nach B über einen Kilometer nur auf den Füßen zu erledigen, für viele denkunmöglich gemacht - lieber treten sie die Kilometer auf einem Stepper im Fitnessstudio herunter und stehen sich an Liften und Haltestellen für zwei Treppen oder eine Busstation die Beine in den Bauch. Um diese mentale Sperre aufzubrechen, gibt es Organisationen wie etwa den Fachverband Fuß e.V. oder den jährlichen weltweiten Kongress Walk 21 - da muss natürlich dann wieder viel geflogen werden.

Nicht die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer, sondern die materiale Grenze des PKW-Verkehrs, der Dauerstau, hat die stadtplanerischen Ideale auf neue Kurse gebracht. In der Vorzeigestadt Kopenhagen ist die Wirkung klügerer Mobilitätskonzepte schon lange erlebbar, in London kommt man an mittlerweile 1700 Fußgängerschildern nicht vorbei, die den Weg durch eine walkable city weisen. Dort rechnen U-Bahn-Pläne vor, was sich logistisch mehr empfiehlt: umzusteigen oder ein, zwei Stationen zu Fuß zu machen. London ist auch die Stadt, in der viele Banker ihren Anzug im Rucksack verstauen, weil sie per pedes oder Fahrrad zur Arbeit kommen.

Schon 1961 öffnete Jane Jacobs mit ihrem Buch "Tod und Leben großer amerikanischer Städte" ihren Lesern die Augen für den Verfall der Öffentlichkeit in verkehrsdominierten Gegenden. Im Gedenken an sie organisieren Aktivisten in aller Welt sinnlich ertragreiche Spaziergänge durch Stadtviertel unter dem Label "Jane's Walk". Allzu sehr fallen sie nicht auf. Überhaupt bleibt letztlich das intentionale Fußgängertum marginal. Ein Wunder ist das nicht: Kinder lernen die Welt vornehmlich vom Rücksitz eines Autos aus kennen, und eine gute Helikoptermutter setzt sie keinen Meter zu viel vorm Schultor ab. In Filmen gibt es vorwiegend eine Fortbewegungsart: Es wird immerzu vorgefahren, eingestiegen, weggefahren, mühelos geparkt, ausgestiegen. Die kostbare Zeit, die für Fußgänge zu knapp ist, schlucken Fernsehen, soziale Medien und Co. Für die verhunzende Dauerpräsenz des alltäglich zu 94% ungenutzten Blechs sind die meisten blind: ein sehr großer weisser Elefant im öffentlichen Raum.

Und wir sind noch immer von den Jahrtausenden geprägt, die das Gehen den Besitzlosen überließ, Pferd und Kutsche waren den happy few vorbehalten. Schon Louis Sébastien Mercier ärgerte sich im 18. Jahrhundert über die fußgängerverachtende Dominanz der Adligen und Neureichen in ihren Kutschen. Gegen diese Prägung und andere Hindernisse machte sich Johann Gottfried Seume auf die Socken, mit den Worten "Fahren zeigt Ohnmacht, Gehen Kraft". Die das beherzigen, können erleben, wie das Gehen

immer müheloser und erfreulicher wird, während die Gedanken purzeln - ein Zustand, den auch Ilya Trojanow in seinem Buch "Welt und Wiese" beschreibt.

Gewiss, da ist die Sache mit dem Feinstaub. Es gibt Leute, die in der Stadt Auto fahren, weil in der Stadt die Luft so schlecht ist. Da beißt sich die Katze in den Schwanz. Andererseits: wenn körperliche Bewegung sechs bis sieben Lebensjahre mehr einbringt, bleibt, wenn man den Verlust durch Feinstaub abzieht, immer noch einiges übrig.

Eine Wiederholung der Sendung vom 08.04.2018